



24. juni 2022
J.nr. 2022 - 4882

Til Folketinget – Skatteudvalget

Hermed sendes svar på spørgsmål nr. 602 af 30. maj 2022 (alm. del). Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Andreas Steenberg (RV).

Jeppe Bruus

/ Mette Kildegaard Graversen

Spørgsmål

Ministeren bedes redegøre for de økonomiske konsekvenser, såfremt reparationsgrænsen for elbiler, der er indregistreret efter den 1. januar 2016, ændres til henholdsvis 80, 85, 90, 95 og 100 pct.

Svar

Reparationsgrænsen betegner den del af en trafikskadet bils værdi, der kan repareres uden fornyet betaling af registreringsafgift.

For almindelige personbiler er reparationsgrænsen 75 pct. Det indebærer, at der skal betales fornyet registreringsafgift af en bil, hvis denne har været udsat for en færdselsskade mv., der er så omfattende, at omkostningerne ved genopbygning overstiger 75 pct. af bilens handelsværdi før uheldet. Handelsværdien er anskaffelsesprisen inkl. registreringsafgift for en tilsvarende bil umiddelbart før uheldet.

Baggrunden for reglerne er, at registreringsafgiften tilskynder til at foretage reparationer, der uden afgift ikke ville være økonomisk rentable. Uden afgift vil en 5 år gammel VW Polo fx kunne koste 65.000 kr. Det vil i det tilfælde ikke være økonomisk rentabelt at udføre reparationer for mere end 65.000 kr. Hvis reparationsudgiften forventes at udgøre mere end 65.000 kr., og man kan købe en brugt bil i samme stand som den reparerede til 65.000 kr., vil man foretrække at skrotte den skadede bil og i stedet købe den anden bil.

Registreringsafgiften påvirker imidlertid også brugtvognspriserne. Den 5 år gamle bil, der fx koster 65.000 kr. uden afgift, vil med afgift koste fx 110.000 kr., når den er 5 år gammel. Som følge af dette medfører registreringsafgiften, at det ikke alene er reparationer på op til 65.000 kr., men også reparationer mellem 65.000 og 110.000 kr., der bliver rentable for bilejeren. En reparation til fx 100.000 kr. er dog alene fordelagtig for bilejeren, idet det vil give samfundet et tab at udføre reparationen.

Bilejeren, der får foretaget en reparation til 100.000 kr., vinder 10.000 kr. i forhold til at skrotte den tilskadekomne bil og købe en tilsvarende for 110.000 kr. For staten vil der dog være et mindreprovenu på mindst 45.000 kr. i forhold til, at bilen var blevet skrottet. Netto har samfundet således tabt 35.000 kr. ved, at bilejeren får foretaget en reparation i stedet for at skrotte bilen.

Det bemærkes dog, at der er et samfundsmæssigt tab i alle de tilfælde, hvor reparationsudgifterne er større end bilens brugtvognsværdi uden afgift.

Aftale om Grøn omstilling af vejtransporten (december 2020) indgået mellem regeringen, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten indebærer bl.a. betydeligt lavere registreringsafgifter for lav- og nulemissionsbiler i forhold til konventionelle biler, da de gradvis indføres i de almindelige regler for registreringsafgiften.

Særligt for de eldrevne biler er indfasningen i registreringsafgiften så lempelig, at der i en årrække ikke vil kunne beregnes nævneværdig registreringsafgift ved fornyet registrering af en gennemsnitlig eldrevet bil, der er genopbygget efter en omfattende færdselsskade.

En forhøjelse af reparationsgrænsen til hhv. 80, 85, 90, 95 og 100 pct. for el- og plug-in hybridbiler skønnes at indebære et årligt mindreprovenu på op til 30 mio. kr. i alt frem mod 2030, *jf. tabel 1*.

Tabel 1. Mindreprovenu ved forhøjelse af reparationsgrænsen for el- og plug-in hybridbiler

2022-niveau - mio. kr.	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
<u>Forhøjelse til 80 pct.</u>								
Elbiler	0	0	0	0	0	0	5	5
Plug-in hybridbiler	0	0	0	5	5	5	5	5
<u>Forhøjelse til 85 pct.</u>								
Elbiler	0	0	0	0	5	5	5	10
Plug-in hybridbiler	5	5	5	5	5	5	5	5
<u>Forhøjelse til 90 pct.</u>								
Elbiler	0	0	0	0	5	5	10	10
Plug-in hybridbiler	5	5	5	10	10	10	10	10
<u>Forhøjelse til 95 pct.</u>								
Elbiler	0	0	0	5	5	5	10	15
Plug-in hybridbiler	5	5	10	10	10	10	10	15
<u>Forhøjelse til 100 pct.</u>								
Elbiler	0	0	0	5	5	10	10	15
Plug-in hybridbiler	5	10	10	10	15	15	15	15

Anm.: Provenu er afrundet til nærmeste 5 mio. kr. Der er taget udgangspunkt i de forventede priser og registreringsafgifter for nyregistrerede el- og plug-in hybridbiler i de enkelte år på baggrund af en fremskrivning af bilsalget i 2021 og Klimastatus og -fremskrivning 2022. Herudover er der anvendt oplysninger om trafikskadede biler i 2021 fra Forsikring og Pension. Kilde: Egne beregninger.

I de første par år vil de provenumæssige konsekvenser være yderst begrænset, hvilket dels skyldes den lave for registreringsafgift for el- og plug-in hybridbiler i disse år, samt en begrænset udbredelse af disse biler i bilbestanden, og deraf et mindre antal forventede skadede biler med skader over 75 pct.

Det bemærkes, at en isoleret ændring reparationsgrænsen alene for elbiler og plug-in hybridbiler vurderes at give et uensartet incitament, hvorfor det vurderes uhensigtsmæssigt.